



GZ.: BMI-LR1429/0025-III/1/a/2005

Wien, am 27. Oktober 2005

An das

Präsidium  
des Nationalrates

Parlament  
1017 W I E N

Rita Ranftl  
BMI - III/1 (Abteilung III/1)  
Herrengasse 7, 1014 Wien  
Tel.: +43 (01) 531262046  
Pers. E-Mail: Rita.Ranftl@bmi.gv.at  
Org.-E-Mail: BMI-III-1@bmi.gv.at  
WWW.BMI.GV.AT  
DVR: 0000051  
Antwortschreiben bitte unter Anführung der GZ an  
die Org.-E-Mail-Adresse.

Betreff: Legistik und Recht; Fremdlegistik; BG-BMVIT  
Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, das  
Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-  
Mautgesetz 2002 - BStMG) und ASFINAG-Gesetz geändert werden;  
Stellungnahme des Bundesministeriums für Inneres

In der Anlage werden zu dem im Betreff bezeichneten Entwurf 25 Ausfertigungen der  
Stellungnahme des Bundesministeriums für Inneres übermittelt.

Die genannte Stellungnahme wird auch in elektronischer Form übermittelt.

Beilagen

Für die Bundesministerin:

MR Mag. Kurt Holubar

elektronisch gefertigt



GZ.: BMI-LR1429/0025-III/1/a/2005

Wien, am 27. Oktober 2005

An das

Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
Abt. ST 3 – Rechtsbereich Bundesstraßen

Stubenring 1  
1011 W I E N

Zu ZI. BMVIT-324.100/0003-II/ST3/2005

Rita Ranftl  
BMI - III/1 (Abteilung III/1)  
Herrengasse 7, 1014 Wien  
Tel.: +43 (01) 531262046  
Pers. E-Mail: Rita.Ranftl@bmi.gv.at  
Org.-E-Mail: BMI-III-1@bmi.gv.at  
WWW.BMI.GV.AT  
DVR: 0000051  
Antwortschreiben bitte unter Anführung der GZ an  
die Org.-E-Mail-Adresse.

Betreff: Logistik und Recht; Fremdlogistik; BG-BMVIT  
Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, das  
Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-  
Mautgesetz 2002 - BStMG) und ASFINAG-Gesetz geändert werden;  
Stellungnahme des Bundesministeriums für Inneres

Aus der Sicht des Bundesministeriums für Inneres ergeben sich zu dem im Betreff  
bezeichneten Entwurf folgende Bemerkungen:

## **I. Artikel 2: Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002**

### **Zu Z 15 (§ 18 Abs. 2)**

Nach § 18 Absatz 1 wirken die Mautaufsichtsorgane im dort genannten Umfang an der Vollziehung des BStMG mit. Kernaufgabe ist demnach die Überwachung der Einhaltung seiner Bestimmungen und im Bedarfsfall die Ergreifung notwendiger, im § 18 Abs. 1 genannter Maßnahmen. Zwecks Wahrnehmung der ihnen gesetzlich obliegenden Aufgaben sind die Mautaufsichtsorgane mit sachspezifischen und den Bedürfnissen angepassten Befugnissen ausgestattet. Zu diesen Befugnissen gehört auch das Anhalterecht zwecks Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut.

Die Durchführung von Verkehrserhebungen (wie Verkehrszählungen u.a.) gehört gesetzlich nicht zum Aufgabenbereich der Mautaufsichtsorgane, weshalb es sachlich nicht geboten erscheint, das Anhalterecht auf diese ihnen gesetzlich nicht obliegenden Aufgaben

auszudehnen. Eine Ausweitung des Anhalterechts stünde zudem im krassen Widerspruch zum Regelungszweck des BStMG.

Die Einräumung der Berechtigung, sogenannte „Geschwindigkeitstrichter“ (§ 97 Absatz 5 StVO) anzuordnen, durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen sowie eine allenfalls notwendige Regelung mit Lichtzeichen vorzunehmen, wird abgelehnt.

Gemäß § 94a Abs. 1 StVO ist die Landesregierung für die Handhabung der Verkehrspolizei (§ 94b Abs. 1 lit. a StVO) auf Autobahnen zuständig und kann Organe, die dem Landespolizeikommando angehören oder diesem zugeteilt sind und in Angelegenheiten des Straßenverkehrs besonders geschult sind, zur Handhabung der Verkehrspolizei einsetzen.

Im Hinblick auf die gesetzliche Zuständigkeit und Verantwortlichkeit haben sowohl die zuständige Behörde als auch die Exekutive insbesondere hinsichtlich der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs ein elementares und berechtigtes Interesse, dass einschneidende Eingriffe in das Verkehrsgeschehen jenen Organen vorbehalten bleibt, die dafür zuständig und entsprechend ausgebildet sind (siehe dazu auch § 94a Abs. 2 StVO). Vollelektronische Ausleitungen können in der Regel nie ohne zusätzliche Unterstützung durch mobile Streifen durchgeführt werden, zumal es von grundlegender Bedeutung ist, die Gefahrenlage auf der Autobahn richtig zu beurteilen. Aus diesem Grund gilt es auch, die der Exekutive umfassend vorliegenden Informationen über das Verkehrsgeschehen (Baustellen, Verkehrsdichte, besondere Ereignisse – auch sicherheitspolizeilicher Art) richtig und im Dienste der Verkehrssicherheit zu bewerten und den Einsätzen zugrunde zu legen. Ausleitungen bedingen weiters regelmäßig Rückstauungen auf der Autobahn und damit einhergehend ein erhöhtes Sicherheitsrisiko.

Die Einräumung der in Rede stehenden Befugnis würde weiters zu Kompetenzkonflikten zwischen der Exekutive und den Mautaufsichtsorganen aufgrund der Verschiedenartigkeit der ihnen obliegenden Aufgaben führen und die Effizienz des exekutiven Einsatzes im Auftrag der Verkehrsbehörde mitunter erheblich beeinträchtigen.

Die Erfahrungen zeigen, dass die Lichtzeichen für die Ausleitung von den betreffenden Lenkern in nicht wenigen Fällen ignoriert werden. Daher werden im Vorfeld mobile Streifen präventiv und gegebenenfalls repressiv tätig. Nur dieser Kräfteinsatz gewährleistet letztendlich eine im Wesentlichen friktionsfreie Ausleitung und dient damit der Verkehrssicherheit. Es ist davon auszugehen, dass das skizzierte Phänomen auch bei selbständigen Ausleitungen durch die Mautaufsichtsorgane zu Tage treten wird. Um die oben dargelegten Aspekte im Interesse der Verkehrssicherheit zu gewährleisten, müsste die Exekutive bei Ausleitungen durch die Mautaufsichtsorgane Personal binden, welches in der

Folge zur Erfüllung der den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes zahlreich obliegenden (Kern)-aufgaben nicht zur Verfügung stünde.

Die Praxis, wonach die Mautausichtsorgane ihre Kontrollen gemeinsam mit der Exekutive in akkordierter und koordinierter Vorgangsweise durchführen, hat sich auch im Interesse der Verkehrsteilnehmer bewährt und könnte durch die Optimierung der regionalen Kommunikationswege eine weitere Verbesserung erzielt werden.

### **Zu den Z 16 (§ 19 Abs. 3) und Z 20 (§ 29 Abs. 1 Z 4)**

Das Bundesstraßen-Mautgesetz enthält in der derzeit geltenden Fassung in § 29 Abs. 1 eine eingeschränkte Mitwirkungsverpflichtung der Organe der Straßenaufsicht betreffend die zeitabhängige Maut (Z 1: Überwachung der Einhaltung der Vorschriften, Z 2: Maßnahmen, die für die Einleitung und Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind und Z 3: Entgegennahme von Zahlungen gemäß § 19 Abs. 2 aus Anlass der Betretung bei einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 1 BStMG – Mautprellerei). Eine Ausweitung der Mitwirkungsverpflichtung der Organe der Straßenaufsicht bei der Überwachung des „ruhenden Verkehrs“, wenn also kein Lenker angetroffen wird, wird abgelehnt.

Da die vorgesehene Ausweitung der Mitwirkung keinen Bezug zu den Kernaufgaben (Sicherheitspolizei, Kriminalpolizei, Verkehrspolizei/-sicherheit) der ho. Organe hat, würde diese umfassende Mitwirkung an der Vollziehung des gegenständlichen Gesetzes nicht nur zu den Intentionen des BM.I zur Entlastung der Sicherheitsexekutive von artfremden Tätigkeiten, sondern auch der diesbezüglichen Entschließung des Nationalrates vom 16.3.1989, E 110-NR/XVII.GP, sowie zu dem Ergebnis des Berichtes des Rechnungshofes, betr. die Prüfung der Gebarung des BM.I, betr. artfremde Tätigkeiten aus dem Jahre 2001 in einem deutlichen Spannungsverhältnis stehen. Der Rechnungshof hat ausdrücklich festgestellt, dass weitere artfremde Tätigkeiten abzubauen sein werden und jedenfalls eine Übernahme zusätzlicher artfremder Tätigkeiten nicht in Betracht kommen kann. Die Übernahme von Aufgaben, die in keinem Bezug zu dem Kernbereich der sicherheitspolizeilichen Aufgabenstellungen stehen, muss unter Bedachtnahme auf die Einsparungsziele des BM.I und weitere zu erwartende budgetäre Einsparungsmaßnahmen entschieden abgelehnt werden.

Darüber hinaus würde die Ausweitung der Mitwirkungsverpflichtung durch die verpflichtende Hinterlegung einer Zahlungsaufforderung auch einen weiteren administrativen Aufwand für die Exekutive bedeuten, da es sich hier um streng verrechenbare Drucksorten handelt. Dies

wiederum widerspricht den Ausführungen im Vorblatt zur Novelle, welche von keiner Erhöhung des Personal- und Sachaufwandes auf Seiten der Gebietskörperschaften sprechen.

### **Zu Z 22 (§ 30 Abs. 1)**

Den EB zu den Ziffern 22 und 23 ist zu entnehmen, dass der ASFINAG auf Grundlage des von ihr bekannt gegebenen Kennzeichens die (alle) Kraftfahrzeug bezogenen Daten aus dem KZR zu übermitteln sind, soweit dies der Zweckerfüllung dient.

Bisher musste der Bundesminister für Inneres lediglich bei KFZ über 3,5 Tonnen auf Anfrage der ASFINAG bezüglich der Überwachung der fahrleistungsabhängigen Maut das Kennzeichen bekannt geben. Nunmehr sollen alle Kraftfahrzeug bezogenen Daten für alle KFZ zum Zwecke der automatischen Überwachung der Einhaltung der fahrleistungsabhängigen und zeitabhängigen Maut bekannt gegeben werden.

Soweit ho. bekannt, erhält die ASFINAG derzeit auf Anfrage vom BM.I die Auskunft, ob ein Fahrzeug mehr oder weniger als 3,5 Tonnen hat. Der Ausgabeumfang ist somit eher gering. Nachdem nunmehr eine größere Datenmenge (Anm.: alle kraftfahrbezogenen Daten) mitgeteilt werden sollen, werden wohl umfangreiche Programmierarbeiten auf Seiten des BM.I notwendig sein. Insofern kann den Ausführungen im Vorblatt nicht gefolgt werden, wonach die Novelle bei den Gebietskörperschaften keine Erhöhung des Sachaufwandes zur Folge haben wird.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme auch dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Die genannte Stellungnahme wird dem Präsidium des Nationalrates auch elektronisch übermittelt.

Für die Bundesministerin:

MR Mag. Kurt Holubar

elektronisch gefertigt